ノースアメリカン
P-51A

☆特 集☆
西側で写したソ連の電子戦専用機写真
艦上早期警戒機グラマン・ホークアイ
スミソニアン航空博物館新館の"零戦"

'77 MARCH

BUNRIN-DO JAPAN

$3.30

ソ連の電子戦用機

SOVIET AIRCRAFT FOR ELECTRONIC WARFARE

1974年9月，北海上空を飛行中のTu-95ベアDをチェースする英空軍のライトニング戦闘機。
RAF Lightning in pursuit of Soviet Tu 95 Bear D. North Sea, Sept. 1974.
(RAF Photo)

Tu-95ベアD。Tu-95 Bear D. (RAF Photo)

洋上を超低空で飛行する、ソ連海軍の洋上哨戒機Tu-16バジャー。
Soviet Tu-16 Badger in flight at a low altitude. (RN Photo)

上方から見たTu-95ベアD。 Tu-95 Bear D. (RAF Photo)

英本土に接近したTu-95ベアDにスクランブルで追跡する、英空軍第43スコードロンのファントム。

A RAF 43 Sqdn Phantom in scramble chase of Soviet Tu-95 Bear D that approaches British mainland. (RAF Photo)

ウイリアム・テル'76に参加したF-106

F-106'S AT WILLIAM TELL '76

訓練を終え帰投したADCOM第87戦闘迎撃飛行隊（87FIS）所属のF-106A。同機は87FISの隊長機である。

F-106A of ADCOM 87FIS. This is the commander plane.

同じく87FIS所属のF-106A。下は同形の4機の参加機各機の機首に描かれたイラストで、胴体の帯は隊長機は3本、他の機体は1本である。

F-106 of 87FIS. Three belts show that this is the commander's plane

The commander's plane of ADCOM49FIS.

左ページは競技に向うADCOM49FISの隊長機。このページも同じく49FISのF-106A。上の写真では弾倉にファルコンAAMを装備している。

(This page) - F-106 of 49FIS The above photo shows the AAM Falcon is being loaded.

州軍フロリダ州航空隊第125戦闘迎撃グループ（125FIG）所属のF-106A。
F-106A of 125FIG, Fla. ANG

このページはモンタナ州航空隊120FIGの所属機。同飛行隊は今回のF-106のカテゴリーで合計19,335点をあげ前回（1974年）に続いて優勝した。

Winner of the F-106 category. F-106A of 120FIG from Montana ANG.

このページは，ティンドル基地の防空武器センター所属のF-106B.
F-106B of Tyndall AFB

T-2特別仕様機
R&D PURPOSE T-2

主翼下にサイドワインダーAAMを装備して
飛行するT-2 6号機。

Note the Sidewinder AAM under the wing.
T-2 R&D purpose plane.

(Photo by T. Hoshina)

(Photo by T. Hoshina)

胴体下面と主翼下に模擬爆弾を装備して滑走
するT-2 6号機。

T-2 (106) with mock bombs under the [illegible]

主翼下にXASM-1ミサイルを装備して飛行するT-2　6号機。
T-2 (106) with XASM-1 Missile under wing.
(Photo by T. Hoshina)

ルーク基地の展示機
AIRCRAFT DISPLAYED AT LUKE AFB

西ドイツ空軍第33戦闘連隊（JG33）所属機の塗装を施したF-104G。

F 104G in special paint showing this belongs to the West German JG33.

308 TFS
SD
AF
56
116

米空軍のアクロバットチーム"サンダーバーズ"で使用していたF-84F。
F-84F that used for USAF Acrobat team "Thunderbirds"

基地前の広場に展示されているF-86F。
F-86F displayed at the base front yard

同じく基地前広場に展示されているF-86H。
F-86H also located at the front plaza

エドワーズ基地のYC-14

YC-14 At Edwards Test Center

(Photo by F.B.Mormillo)

米空軍の次期中型STOL輸送機(AMST)の候補機として，マクダネル・ダグラスYC-15との比較飛行テストが予定されているボーイングYC-14の1，2号機は今年春から行なわれる本格的なテスト飛行を受けるため，エドワーズ空軍基地で準備が進められている。

Preparations are being made to begin drastical tests of the Boeing YC-14, a candidate plane for the USAF AMST program. Its strong rival is the McDonnell Douglas YC-15.

(Photo by F.B. Mormillo)

シアトルでは3ヵ月間にわたり，耐空性およびフラッター・テストが終えており，エドワーズのテストでは，低空飛行，エンジン停止飛行，ストール特性，短距離離着陸など合計365時間の飛行テストが行なわれる予定である。なお1号機は昨年8月9日，2号機は10月21日に初飛行しているが，シアトルでのテストは，ほとんど1号機によって行なわれた。写真はすべてエドワーズ基地における1号機。

At Edwards, the three-month tests are scheduled to include low altitude flights, engine-stop flights, STOL characteristics and many other points. No.1 and No.2 planes will make a total of 365-hour flight during the term. Photographed here is No.1 plane at Edwards Center.

(Photo by F.B. Mormillo)

▲正面から見たYC-14 1号機．胴体の形状や主翼上部に取付けられたエンジンがよくわかる．
▼真うしろから見た1号機．水平尾翼や主翼フラップなどがよくわかる．

▲ Note the engine mounted above the wing.
▼ Arrangement of the stabilizer and flaps are clearly seen.

(Photo by F.B. Mormillo)

(Photo by F.B. Mormillo)

サンダーバーズのT-38A

T-38A of Thunderbirds

アメリカ空軍のアクロバット・チーム"サンダーバーズ"が使用しているF-5の超音速訓練型T-38Aタロン。すでに延べ42,000人のパイロット達がT-38を使用して訓練を受けている。

A total of 42,000 pilots has already been trained by this model.

ノースロップF-5E

Northrop F-5E

されているが，アメリカ空・海軍ではこれを空対空作戦訓練用として使用している。写真はブラウン濃淡2色の迷彩をしたF-5E。2月号で紹介したように，F-5/T-38シリーズでは3,000機目のF-5がアメリカ空軍に引渡された。

Presently, twenty nations of the world are using this fihgter for air-defense. The U. S. Air and Navy are using this for pilot training purposes. The 3,000th plane in the F-5/T-38 series has recently been delivered to the USAF.

BACの軍用航空機

BAC Military Aircraft

写真は編隊飛行[illegible]BAC・軍用機事業本部が開発した軍用機。左からトーネード，ジャ[illegible]ストライクマスター，ライトニング，キャンベラ。このうちトーネードとジャガーはヨーロッパ諸国との共同開発によるもの。現在まで3,900機におよぶBAC軍用機が発注を受けているが，そのうち2,800機はすでに配備されており，そのうち630機は超音速機である。

BAC-developed Tornado, Jaguar, Strikemaster, Lightning and Canberra are in flight. Of all 38,000 planes BAC got an order, 2,800 planes (including 630 supersonic) have already been in service.

ウイリアム・テル'76参加機

②F-106デルタダート

先月号では、去る10月31日から3週間米フロリダ州テンドル空軍基地で行なわれた"ウイリアム・テル76"に参加したF-4部隊を紹介したが、今月はF-106部隊を紹介しよう。

"William Tell '76" this month introduces the F-106, a part of gains Koku Fan camera attained at Tyndall, last October.

このページ上と中は、フロリダ州ジャクソンビル国際空港に駐留する、フロリダ州航空隊（ANG）第125戦闘迎撃グループ（125FIG）所属のF-106A。

(Top & mid.) - F-106A of 125GIG, Fla. ANG

(This page) - F-106A of 87FIS "Red Bulls", ADCOM from Michigan.

このページは、ミシガン州K.I.ソーヤー空軍基地の航空宇宙防空軍団（ＡＤＣＯＭ）第87戦闘迎撃飛行隊（87ＦＩＳ）"Red Bulls"所属のＦ-106Ａ。この部隊の各機はカラーページのように、機首と首車輪カバーに Red Bull の顔といろいろなマンガが描かれている。

このページはニューヨーク州グリフィス空軍基地のＡＤＣＯＭ第49戦闘迎撃飛行隊（49ＦＩＳ）"The Eagles"所属のＦ-106Ａ。写真でもわかるように，現在米空軍のＦ-106のキャノピーは，すべて上部のワクのない新型に変えられている。

(This page) - F-106A of 49FIS "The Eagles", ADCOM from New York.

(This page) - Not participants of the show, but stationed at Tyndall. F-106A (top) and two-seat F-106B (mid. & bottom) of Air Defense Armor Center.

このページは、競技会参加機ではないが、チンドル空軍基地にある防空武器センター所属のF-106A（上）と複座のF-106B（中・下）。

（本文61ページ参照）

写真で見るソ連の電子戦用機

Soviet Aircraft For Electronic Warfare (Photos by RAF & RN)

上は下面から見たTu-95ベアD。このD型の用途は、洋上哨戒、偵察の他に、対地、対艦ミサイルの長距離誘導があるといわれ、西側にとっては大きな脅威となっている。下は1973年2月、北海上空におけるベアD。手前は英空軍ストライク・コマンド第43スコードロンのF-4KファントムII。

(Top) - Tu-95 Bear D. Major functions are ocean patrol and air-to-surface, air-to-ship missile guide. (Bottom) - A Bear D and a F-4K of 43 Sqdn of RAF Strike Command are flying in the same direction, North Sea, Feb. 1973.

1972年9月、NATOの合同演習“ストロング・エクスプレス”時に英コマンド空母アルビオンに接近したTu-16バッジャーF偵察機。

Tu-16 Badger F Recon. Plane, peeping into the British Command Carrier ALBION during the NATO joint exercise, "Strong Exercise", Sept. 1972.

1975年11月17日、英海軍の演習"オーシャン・サファリ"時に撮影された、偵察型のTu-16バッジャーEと推定されるが、新種のK型という説もある。

Tu-16 Badger E, taken on Nov. 17, 1975, during the British Naval exercise, "Ocean Safari". Some opines this is Badger K.

左ページ下は英空母アーク・ロイアルの上空を超低空で飛行する洋上哨戒機Tu-16Dバッジャー。胴体上と尾部に装備された23mm機関砲が良くわかる。この写真はTu-16の尾部23mm銃座のクローズ・アップ。銃は上の方を向いているが、時には接近機に銃を向けることがあるという。

(Left page bottom) - Tu-16 Badger D patrol flys over British Carrier ARK ROYAL in a low altitude. This is the close-up of the Tu-16 23mm turret

上は米空母監視のため大西洋上に現われた、ＡＷＡＣＳ機モス。背後に同機をチェースする米海軍のＦ-４Ｂが見える。下は、英空母アーク・ロイアルに接近したモスを追跡する、英海軍のＦ-４Ｍ。モスの胴体各部にＥＣＭ用のアンテナが見える。

(Top) - An American Navy's F-4B is chasing on a Soviet "Moth", AWACS plane, over the Atlantic. (Bottom) - Another Moth is under pursuit by a F-4M from British Carrier ARK ROYAL. Note the ECM antenna of the Moth.

英本土に接近したTu-95ベアをチェースする英空軍のライトニング戦闘機とビクター空中給油機。

A British fighter Lightning and tanker Victor are chasing on the Soviet Tu-95 Bear which approaches the British mainland.

Iℓ-18旅客機を改造した対潜哨戒機Iℓ-38メイ。同機は機内の電子装置の重量配分から、主翼の位置はIℓ-18よりだいぶ前方に寄っている。

Soviet anti-sub patrol Il-38. A remodel of Il- 38 passenger plane. The wing position seems to have been moved forward in the light of arrangement of electronic equipment.

1975年4月17日、大西洋上で英軍機より撮影されたIℓ-38メイ。胴体下の爆弾庫扉を開いてソノ・ブイを投下しているシーンである。

An Il-38 is dropping a snar-buoy. The photo taken by a British airplane over the Atlantic, April 17, 1975.

T -2特別仕様機　R & D Purpose Plane, T-2

航空自衛隊実験航空団では、現在使用している地上支援用のF-86Fの後継機F-1の研究用として、T-2練習機の6号機と7号機（106、107）の2機を特別仕様機として各種装置などを載せて実験中だが、ここでは武装テストをする6号機を紹介しよう。

In an effort to develop an "F-1" to succeed the present F-86F ground support aircraft, the Japanese Air Self-Defense Force is now conducting various tests including armament, with two T-2's (106 and 107) as the experimental planes.

このページ上は胴体下に増槽、主翼外側パイロンに爆弾を装備して飛行するT-2特別仕様機。下は胴体下と主翼外側パイロンに爆弾を装備したT-2　6号機。後方は実験航空団所属のF-104J。

(This page) - A T-2 Special, carrying a drop tank under the fuselage and bombs under wing pylons, in flight. (Bottom) - T-2 (106), with bombs under the fuselage and wing pylons, in flight. Seen backward is F-104J of the same wing, ASDF Proving Wing.

このページ上と中はサイドワインダーＡＡＭを装備して飛行するＴ-2特別仕様機。下は着陸したＴ-2特別仕様機。主翼下と主翼端にはＡＡＭのランチャーを装備している。

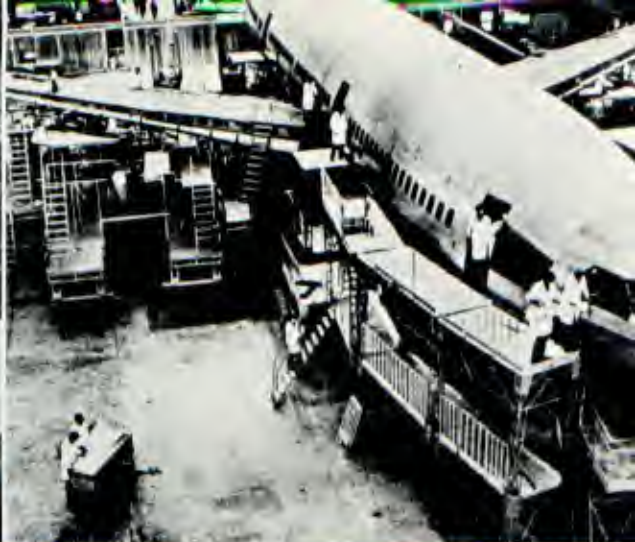
(This page, top & mid.) - T-2 Special, with Sidewinder AAM, in flight. (Bottom) - T-2 Special just landed. AAM launchers are seen under the wing.

PHOTO NEWS

去る12月8日、F-16量産1号機がテキサス州フォートワースで1時間に亘る初飛行に成功した。F-16A戦闘機は米国をはじめ、ベルギー、デンマーク、オランダ、ノルウェーの空軍向けに製造されており、10月27日には、イラン政府の160機購入が決定している。

サウス・アフリカン・エアウエイズ（SAA）は、1977年1月1日から広胴型旅客機エアバスA300を、ヨハネスブルグ―ケープタウンの路線に就航させ、週25回の往復便を運航する予定である。

最近おこなわれた極東デモ飛行で、コンコルド203号機が香港の啓徳空港に到着、関係者が見守る中をランプへ移動しているところ。同空港には中国当局者20名も視察のためやって来た。なお中国民航は現在、コンコルド2機の仮契約を結んでいる。

ＢＡＣのハーン工場で組立中のＢＡＣ111。手前はフィリピン航空向けの500型。中央はルーマニアのタロム航空向け500型。後方はオーマン空軍用の475型の各機。

このページ上右，中および下は，組み立ての進められている，ソ連のワイドボディジェット旅客機イ-86。同機は乗客350人を乗せ，高度9,000～10,000mで，900～950km/hのスピードで飛行できる。

スナップだより

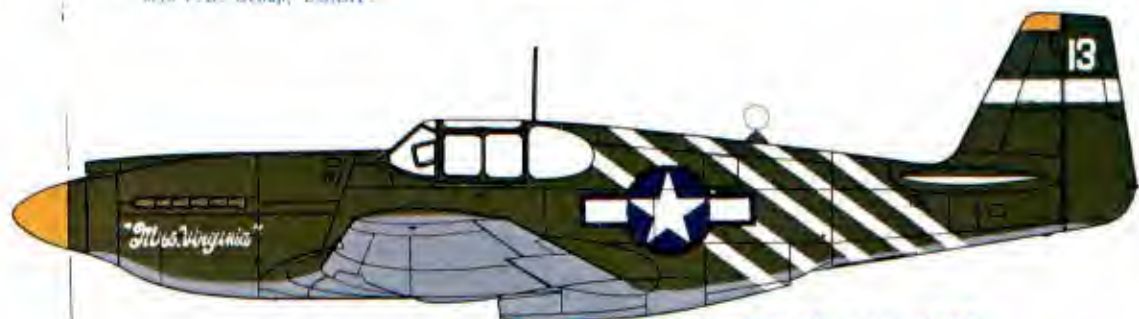
上は沖縄の嘉手納基地に着陸する迷彩塗装のT-38A。中は同じく嘉手納基地に着陸した第232海兵戦闘攻撃飛行隊（VMFA-232）所属のF-4J。機首などの塗装が変更されている。2枚とも11月下旬の撮影（西宮市　浜野博司）。

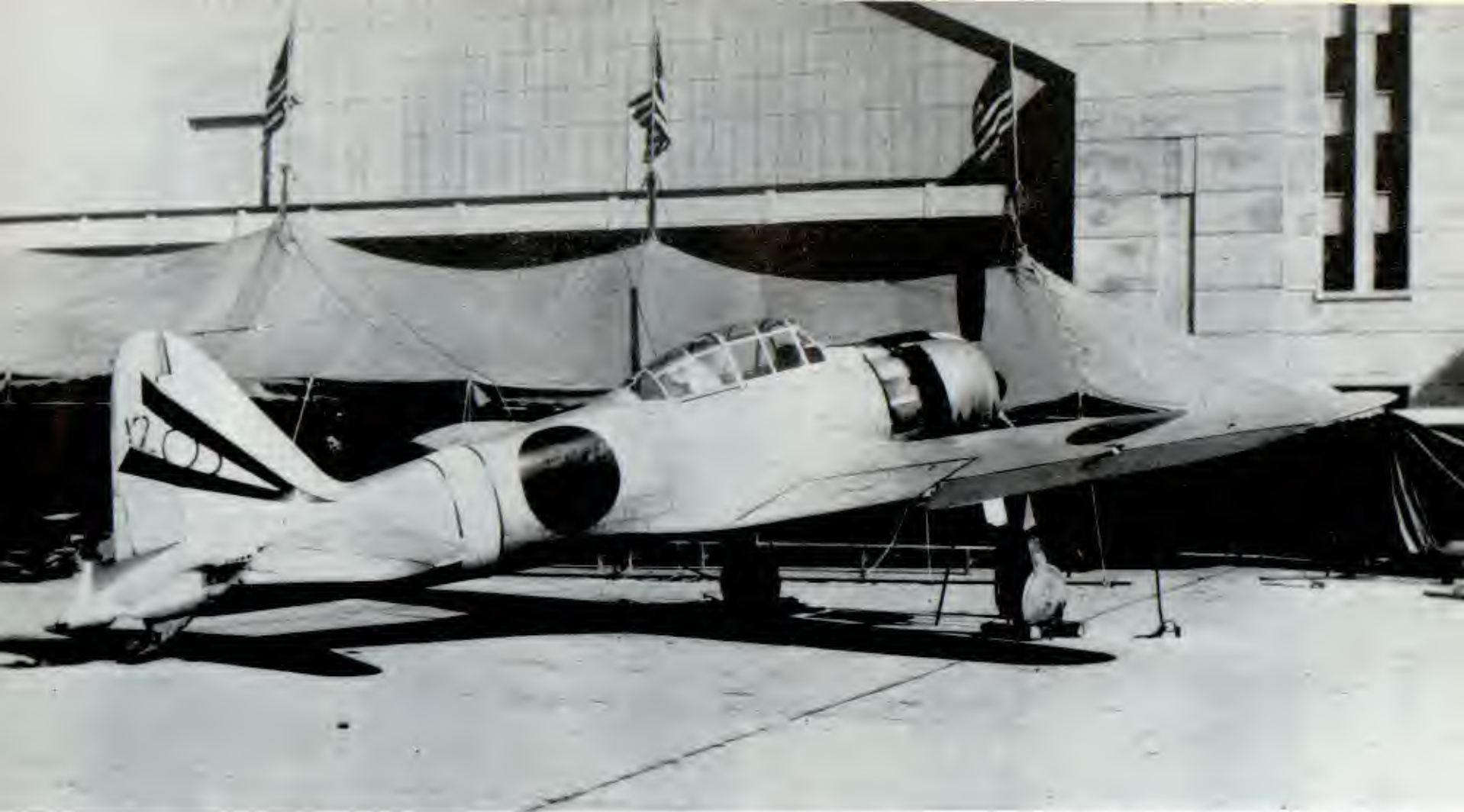
12月中旬横田基地へ飛来した、空母エンタープライズ搭載の第97攻撃飛行隊（VA-97）所属のA-7E（昭島市　山内藤夫）。

NORTH AMERICAN P-51A MUSTANG

① P-51, 米陸軍空軍最初のムスタング部隊第154観測中隊所属機。
"Mah Sweet", 154 Observation Sqdn, USAAF.

② P-51, 写真偵察用改修機
Modified for Photo Reconnaissance.

③ A-36A, 第27戦闘爆撃大隊所属機
27th F.B. Group, USAAF.

④ P-51A, 第10空軍第1コマンド大隊所属機
1st Air Command Group, 10th A.F.

⑤ F-6B, 第9空軍第107戦術偵察中隊所属機
107th T.R. Squadron, 9th A.F.

スミソニアン博物館の零戦

THE SMITHSONIAN'S ZERO

昨年7月1日に開館したアメリカの国立航空宇宙博物館の新館には、見事に復元された零戦52型の1機が展示されている。大戦末期にサイパン島で鹵獲し、評価テストののち、ワシントンD.C.郊外のスミソニアン博物館シルバー・ヒル集積所に保存していたもので、ここに紹介するのはその復元の経過を語る写真である。147ページ本文記事とあわせてごらん下さい。

(Text & Photos via Robert C.Mikesh)

〔上〕評価テストを終えたのち，この零戦52型は新しい塗装とマークで一般に公開された。尾翼につけられている電光形のマークは，陸軍の第68戦隊の飛燕のものを真似たもの。これを見本にして，同じようなマークをつけた模型のキットなども売られた。

⬆ For a short while following the grounding of the Zero, it became an object of curiosity and sometimes was placed on pudlic display.

〔下〕1945年にライトフィールドでATIC（航空技術情報隊）の手で評価テストされたころのもの。日本軍籍のころの塗装とマークはすべてはがされ，日の丸も新しく書きかえている。胴体に「4340」のシリアルが書き加えられている。機首の文字は「東京ローズ」の英文

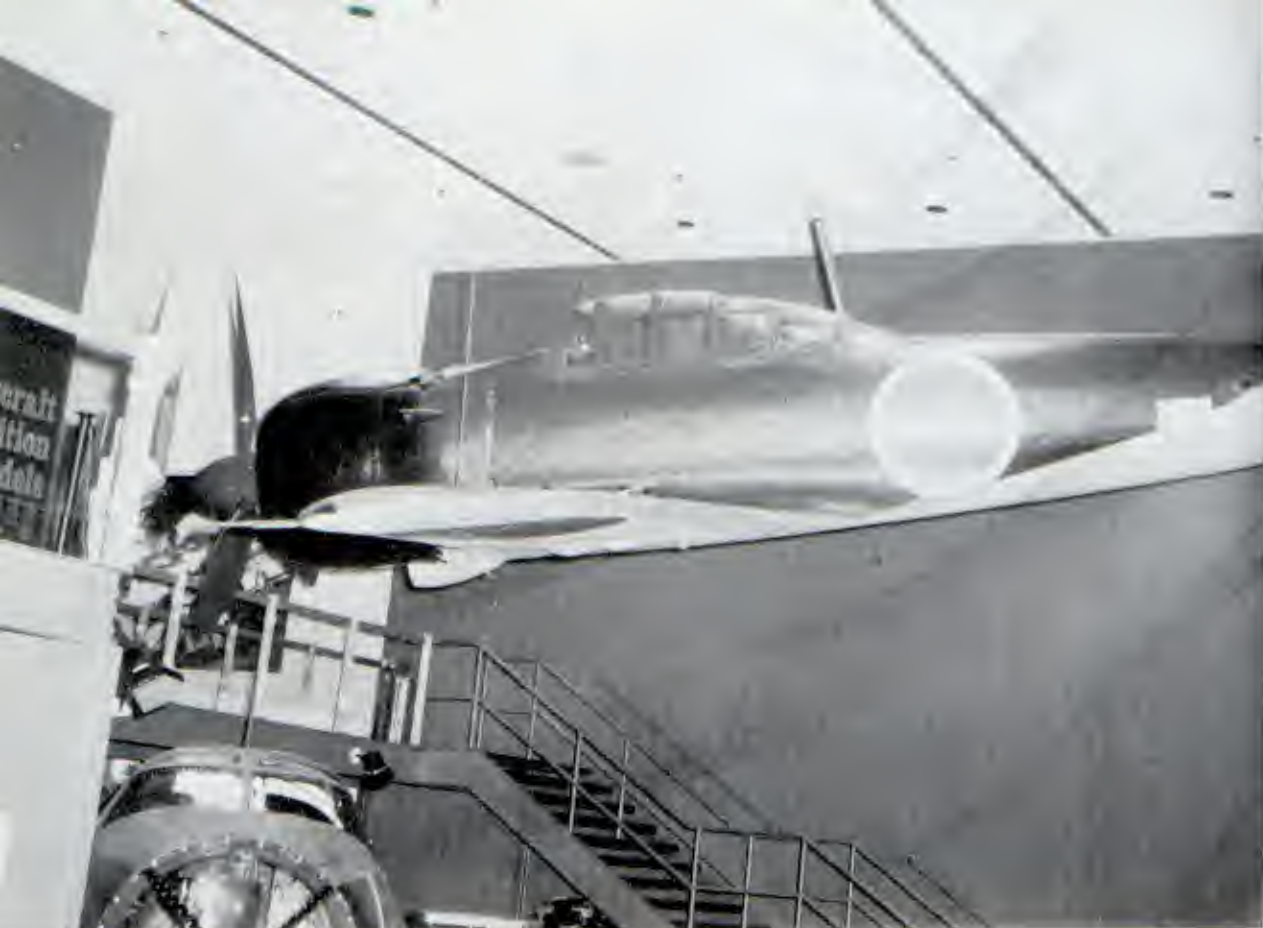
⬇ This is the museum's Zero fighter as it appeared in 1945 at Wright Field where it underwent evaluation by the Technical Air Intelligence Command.

2次大戦機を装備した

“米南部連合空軍”③

テキサス州ハーリンゲンの“南部連合空軍”（コンフェダレィト・エアフォース）の各機。〔上〕B-17G，B-29と編隊を組むコンソリデーテッドB-24リベレーター。このリベレーターは，英空軍向けに造られた輸送型のLB-30A 26機のうちの18号機で，1941年にカナダへ輸送の途中事故を起し，現地でコンソリデーテッドの手でC-87として再組立され，コ社社有のエクゼクティブ・プレーンとしてサンディエゴ～フォートワース～テキサス間を飛んでいたものである。英空軍のシリアルAM-927がつけられており，当時は“オールド927”と呼ばれていた。戦後コンチネンタル製カン社，ナショナル・メキシコ・オイル・カンパニーの手を経て，1967年に“南部連合空軍”の所属となった。71年以来，第9空軍第98爆撃大隊（98th BG）所属機の塗装にして飛んでいる。〔下〕B-24とB-17，〔右上〕B-24とB-17爆撃機を“護衛”するムスタング，〔右下〕B-29スーパーフォートレス。

(Text & Pictures by Y. "Jake" Yamada)

ENJOY THE CONFEDERATE AIR FORCE MUSEUM-THE NOSTALGIA OF AN ERA

〔上〕復元が完了して国立航空宇宙博物館新館の第二次大戦機ギャレイに展示された零戦52型。
「下」シルバー・ヒルの復元工場から博物館の展示場に運ばれたところ。零戦は分解輸送の際は，胴体中央部と主翼，胴体前部，尾部の三つに分けて運ぶようになっていた。

⬆ Representing Imperial Japanese air power that opposed Allied forces is this Zero fighter that hangs in the World War II Gallery of the new National Air and Space Museum's building.

〔上〕零戦52型は天井から吊り下げて展示された。写真は1975年12月，吊り下げ作業中のもの。特製のリフトを主脚の支柱付根の位置にあてて持上げているところである
〔下〕博物館の展示場で組立て中。博物館の技師，マイク・リョン，ガリイ・クライン両氏がカウリングを取付けているところ。復元には5,400余のマンアワーを要した

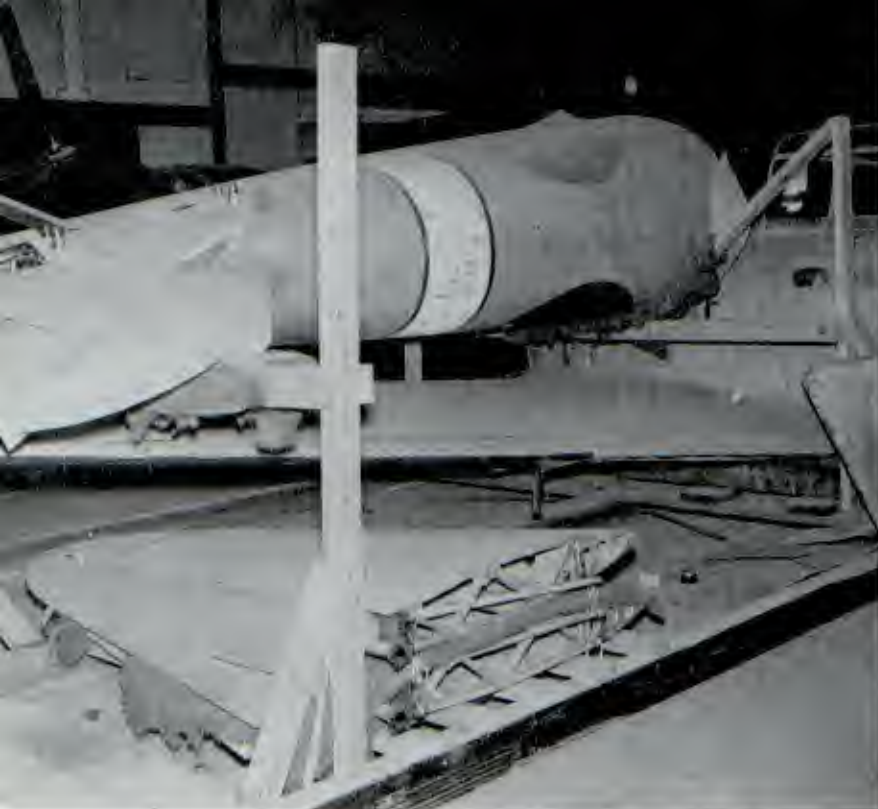
⬆ Lift platforms gingerly raise the Zero to its predeterm ned position in he World War II Gallery where it is attached by cables to the ceiling. Special wing fittings were connected to the landing gear attachment points for suspension.

⬋ These are the major disassembled components of the Zero as it was brought into the exhibit gallery from NASM's restoration facility at Silver Hill, Maryland.

⬇ The Zero takes shape in its final stage of reassembly in NASM's exhibit gallery. Museum technicians; Mike Lyon and Garry Cline make final cowling adjustments. Over fivethousand four hundred manhours were required for this restoration.

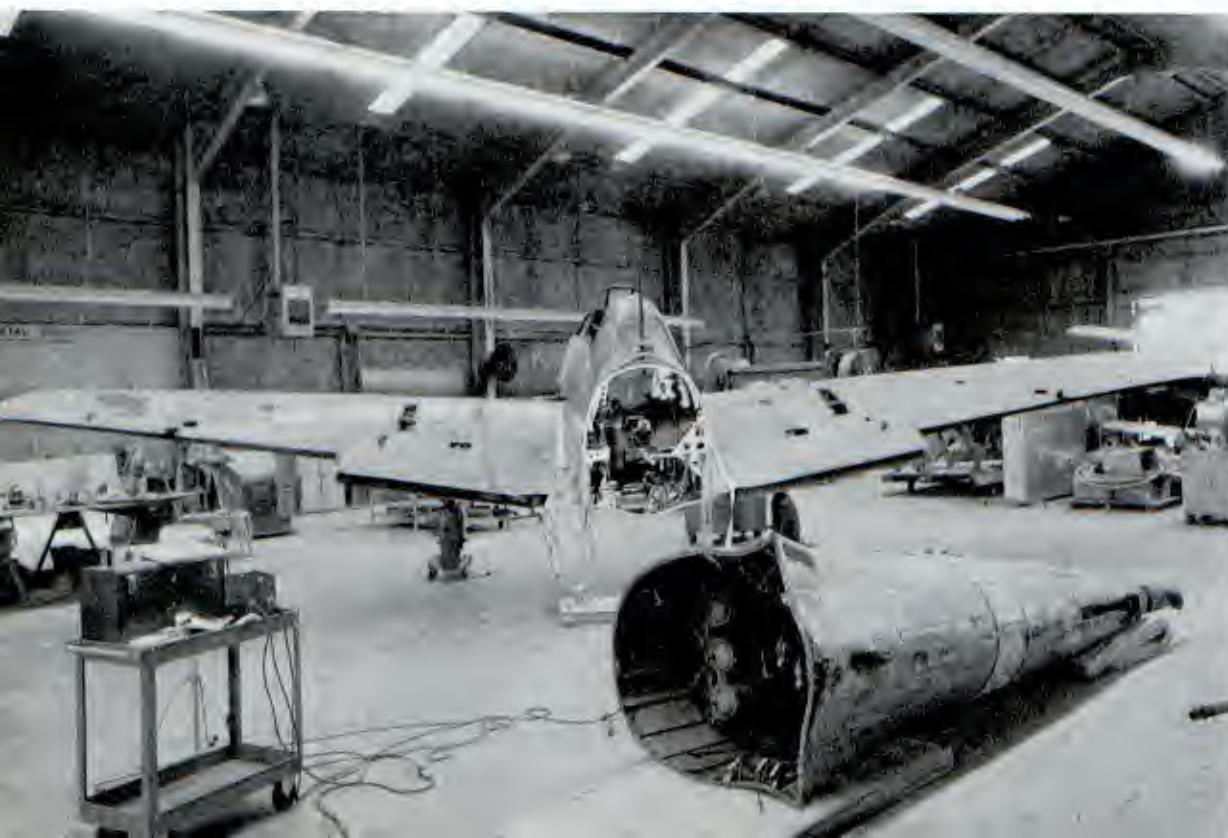
〔上〕グラマンTBFアベンジャー。この機体は長年森林警備隊（Forest Guard）で山林火災消火用に使われていたものを，"南部連合空軍"が1971年に入手したもの。アベンジャーは，生産機数約1万機のうち，7,000機余はジェネラル・モーターズで造られたTBMであるが，この機体もそのTBM-3の1機である。

〔上〕英空軍機の塗装にしたB-25Nミッチェル。同機は，カナダのトロント市近郊にあるハミルトン空港に本部をおく，カナディアン・ヘリティジ・エアショー（Canadian Heritage Air Show）の所有になるもの。昨年5月ごろに，エンジン，機体ともに新品同様にリビルトされたものである。〔下〕もう1機のB-25Jミッチェル。

燃料費値上りの折から，“運航費”が高いのは“南部連合空軍”にとっても頭の痛いところ。例えば大型のB-29を飛ばすと燃料代は現地の価格で1時間約1,000ドル（日本では大体60万円）かかる。しかしさすがスーパーフォートレス。同機はB-17と違ってスパンが広いので，気圧の悪そうなところを飛んでもゆれはほとんど感じとれず，これほど安定した航空機はないというのが，同乗後の感想であった。

〔上〕スミソニアン集積所に移される前，同機はイリノイ州のパークリッジに保管されていたが，朝鮮動乱のぼっ発で，同保管所がほかの戦略物資用に使われることになって，写真のように，シルバー・ヒルにほこりまみれになって置かれることになった。後部胴体が主翼に積み重ねられている。

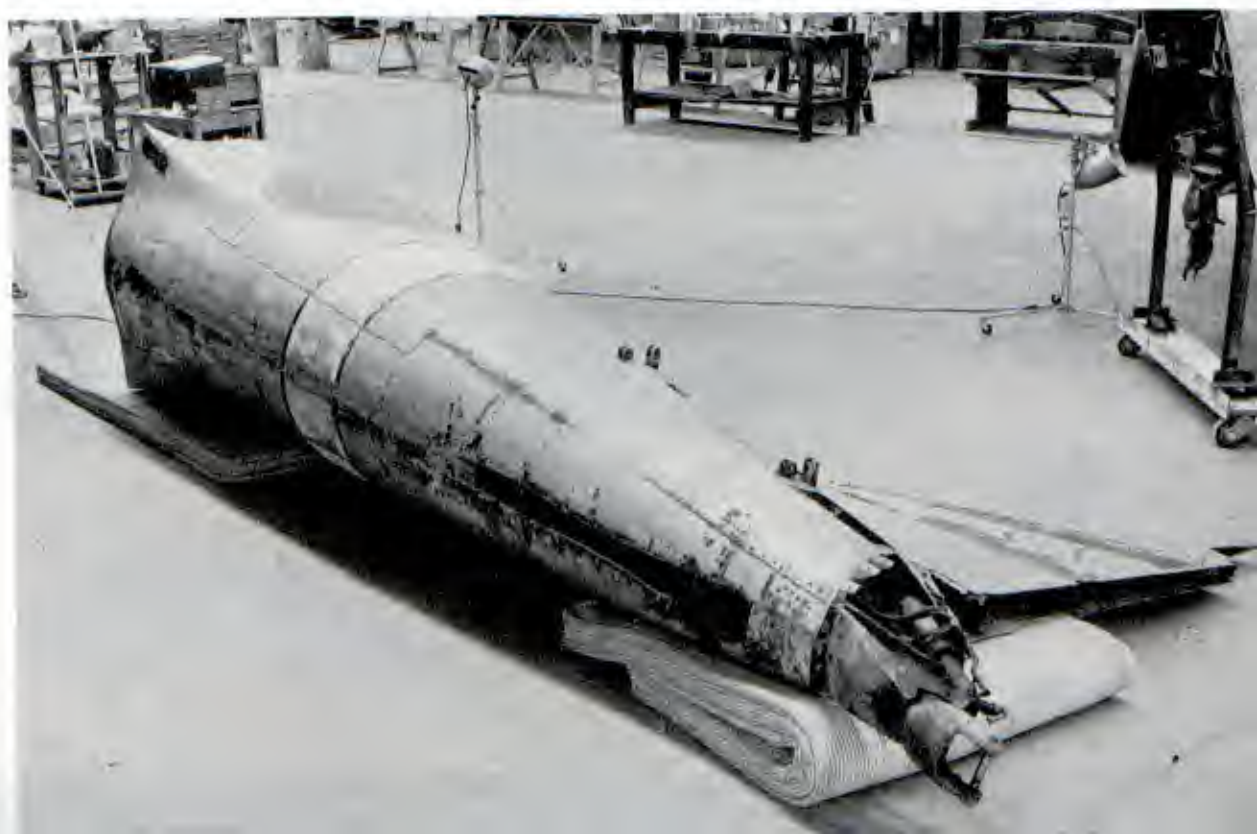
〔下〕復元にかかったころの零戦52型。主要部品はすべて分解され，破損しているものは復元し，欠けているものは補充された。復元作業はシルバー・ヒルの第10棟で行なわれた。

⬆ After the collection of aircraft was moved from Illinois to the newly established storage facility at Silver Hill, Maryland, in 1953, the museum's Zero rested for a period in this disassembled condition.

⬇ The first phase of the Zero restoration called for the disassembly of basic airframe components and an inventory of missing and repairable parts.

⬆ While the airplane is being worked on, museum technicians are on the lookout for any marks that are unusual to a particular airplane.

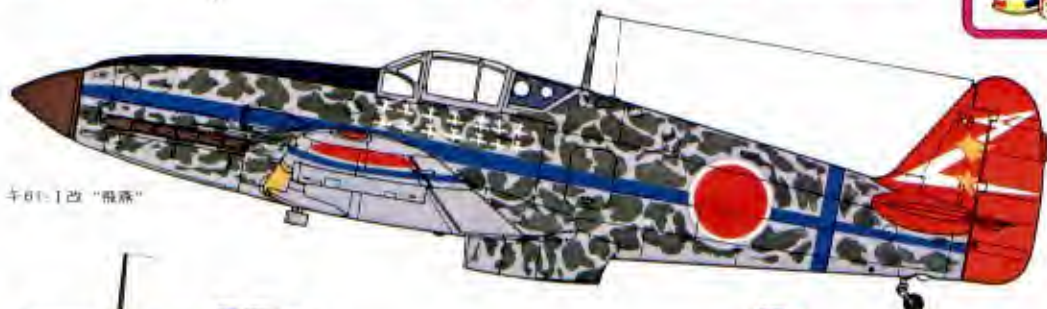
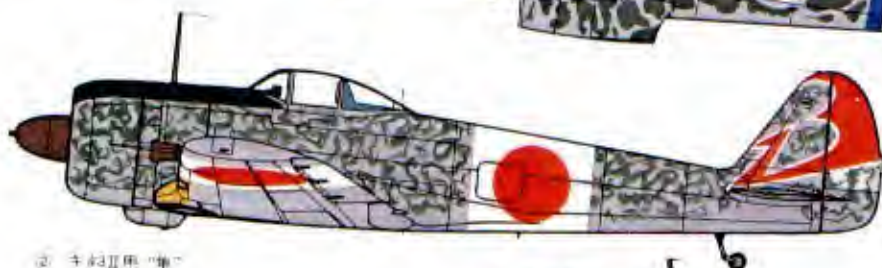
⬇ Some corrosion was evident along the bottom of the aft fuselage but was not excessivly deep. The open slot held the retractable arresting hook assembly.

〔上〕復元中は、博物館の技師たちの手によって、日本機としてふさわしくないあらゆる点がチェックされた。この機体の後部胴体左側外皮の内面に、生産中に日本の工員が引っかいて印したと思われる戦時中のスローガンが発見された。

〔下〕復元中の後部胴体。下面には軽い腐蝕が認められる。同機は陸上機として使われたもので、着艦フックは重量軽減のために取りはずしたものと思われる。

第2次大戦有名機集

1/32 SCALE KIT　Famous WW II　Fighters & Bombers

① キ61-I改 "飛燕"

② キ43II甲 "隼"

③ A6M5零戦52型

④ J2M3 "雷電" 21型

⑤ N1K1-J "紫電" 11型甲

⑥ カーチスP-40E

⑦ メッサーシュミットBf109G-6
⑧ メッサーシュミットBf110D-4
⑨ メッサーシュミットMe262B-1a/U1
⑩ P-38Jライトニング
⑪ P-51Bムスタング
⑫ ユンカースJu87R-2
⑬ F4U-1Dコルセア
⑭ フォッケウルフFw190D-9

© K.HASHIMOTO

Famous WWII Fighter & Bombers

ハイモデリングのための
レベル資料集

第二次大戦有名機 オン・パレード

レベルから発売中の1/32スケール，第二次大戦有名機シリーズのオン・パレード。いずれも傑作機ぞろいのキットであり，定評のあるものばかりである。ここに収録した機種以外にも各バリエーション・モデルがあり，P-51ムスタングのB型とD型とか，サンダーボルト2種，Bf109はFとG型，P-38ライトニングはドループスヌートまであり，有名戦闘機の代表型はほとんどそろっている。

① キ61-I改"飛燕" 陸軍第244戦隊の小林戦隊長機で，銀地に濃緑色のはん点迷彩があり，脚カバーに24の黒文字付き。

② キ43II甲"隼" 飛行第23戦隊所属機で，銀色に濃緑色のメロメロ迷彩がある。

③ A6M5零戦52型，海軍第721航空隊（神雷）所属機。塗装は濃緑地と明灰白色。

④ J2M3"雷電"21型 海軍元山航空隊所属機。塗装は濃緑色と明灰白色。

⑤ N1K1-J"紫電"11型甲 海軍第343航空隊所属機。塗装は濃緑色と明灰白色。

⑥ カーチスP-40E 第11空軍第343戦闘大隊第11戦闘中隊所属機"アリューシャン・タイガー"。オリーブドラブとニュートラルグレイの迷彩。

⑦ メッサーシュミットBf109G-6 第3戦闘航空団第3連隊（III/JG3）"ウーデット"所属機で，胴体の国籍マークはグレイ。上面はブラックグリーンとダークグリーンの迷彩。下面はライトブルー。

⑧ メッサーシュミットBf110C-4 第26重戦闘航空団第1連隊（I/ZG26）所属機。中間ブルーの上にダークブルーの迷彩があり，下面はライトブルー。

⑨ メッサーシュミットMe262B-1a/U1，下面黒つや消し，上側面はライトグレイにグレイのはん点迷彩機で，所属は不明。

⑩ P-38Jライトニング，第80戦闘大隊第459戦闘中隊所属といわれる機体。オリーブドラブとニュートラルグレイの塗装。

⑪ P-51Bムスタング，第8空軍第4戦闘大隊334戦闘中隊のD.W.ビーサン機。19.3機撃墜のエース。オリーブドラブで部分的に濃緑色。下面はニュートラルグレイ。

⑫ ユンカースJu87R-2，第3急降下爆撃航空団第1中隊（I/St.G3）所属機。ブラックグリーンとダークグリーンの迷彩で，下面はライトブルー。

⑬ F4U-1Dコルセア，海軍予備役航空隊の所属機。全面ミッドナイトブルー（シーブルー）の機体で，胴体に黄帯つき。

⑭ Fw190D-9，第54戦闘航空団第3連隊（III/JG54）所属機。ダークグリーンとブラックグリーンの上面迷彩で，下面はライトブルー。

⑮ スピットファイアMk.5B，英空軍の第303，308，315スコードロンのポーランド人部隊ジョンA.ケント中佐の乗機。

⑯ ハリケーンMk.I，英空軍第17スコードロン所属機。ダークグリーンとダークアースの迷彩で下面はスカイ。

⑰ タイフーン1B，Fw190との混同を避けるための識別上のテストに使用された機体。ダークグリーンとダークシーグレイの迷彩。下面はミディアムシーグレイ。

⑱ モスキートB.Mk.4，英空軍第139スコードロン所属機。ダークグリーンとダークシーグレイの迷彩で，下面はダックエッググリーン。

⑲ ブリストル・ボーファイターMk.1F，英空軍第25スコードロン所属機。ダークグリーンとダークアースの迷彩。下面はミディアムシーグレイ。

⑳ F4F-4ワイルドキャット，1943年1月～44年3月までの3色迷彩機。

㉑ P-47Dサンダーボルト 第8空軍第56戦闘大隊第62戦闘中隊所属機。ダークグリーンとニュートラルグレイの迷彩機。

（イラストと解説・橋本喜久男）

〔左上〕カラー図1と同じく調布基地の飛行第244戦隊小林戦隊長の飛燕I型改。
〔上〕カラー図4と同じく海軍元山航空隊所属の雷電21型。
〔右〕第3戦闘航空団第3連隊(III/JG3)所属のBf109F-2。
〔下〕英空軍第92"イースト・インディア"スコードロン所属のスピットファイアIa。

ハイモデリングのための
レベル資料集
⑮ スピットファイアMk.5B
J AK
6790
⑯ ホーカー・ハリケーンMk.1
YB J
⑰ ホーカー・タイフーン1B
⑱ デハビランド・モスキートB Mk.4
67360
⑲ ブリストル・ボーファイターMk.1F
ZK A
⑳ F4F-4ワイルドキャット
G7
7
㉑ P-47Dサンダーボルト
276363
LM F

初期のムスタング

二次大戦中に出現した戦闘機のなかで、最優秀の折紙がつけられるのはアメリカのP-51ムスタングであるが、これが誕生する端緒はイギリス空軍がつくったというのは、よく知られているところである。1940年4月に、イギリス側からカーチス・ホークの生産を請負うよう持込まれたノースアメリカンが、それより数段すぐれた独自の戦闘機が造れるとして提案したのが、ムスタングの原型となったNA-73設計案で、これがイギリス空軍のムスタングⅠ、ⅠA、Ⅱ、そしてアメリカ陸軍空軍のP-51からA、B、C、D、K各型に発展、たちまち連合軍のエース戦闘機にのしあがることになる。今回はこのうち初期のムスタング、P-51A型までを紹介することにしよう。

〔上〕XP-51。イギリスは、1940年10月26日にNA-73の原型1号機（1,100hpアリソンV-1710-39エンジン）が初飛行すると320機の量産を発注したが、米陸軍空軍では、その量産機のなかから、4号、10号機の2機を抽出、XP-51の名称を与えて飛行テストを行なった。写真の機体はその最初の1機（シリアル41-038）。〔下〕米陸軍空軍が最初に発注したP-51。P-51はXP-51（ムスタングⅠ）の7.7mm×4（主翼）、12.7mm×4（主翼×2と胴体×2）の武装を20mm×4（主翼）に換装したものである。

〔上〕武装を主翼の20mm機関砲4門としたP-51は、1940年9月に150機が発注された。当初は“アパッチ”のニックネームがつけられたが、のちにムスタングに改められ、そのほとんどがムスタングⅠAとして、イギリス空軍に装備されている。写真はイタリアのローマ南方海岸のアンジオ飛行場の掩体に収容される第111戦術偵察中隊（111th TRS）所属のP-51。掩体は砂袋とワインの樽で急造したもの。1944年4月6日の撮影。〔下〕P-51につづいて米陸軍空軍が発注したのは戦闘攻撃型のA-36A（NA-97）であったが、1942年には武装を主翼の12.7mm4挺としたP-51A（NA-99）を310機発注した。写真はその1機で、ビルマ方面へ派遣された第1航空コマンド大隊の所属機。

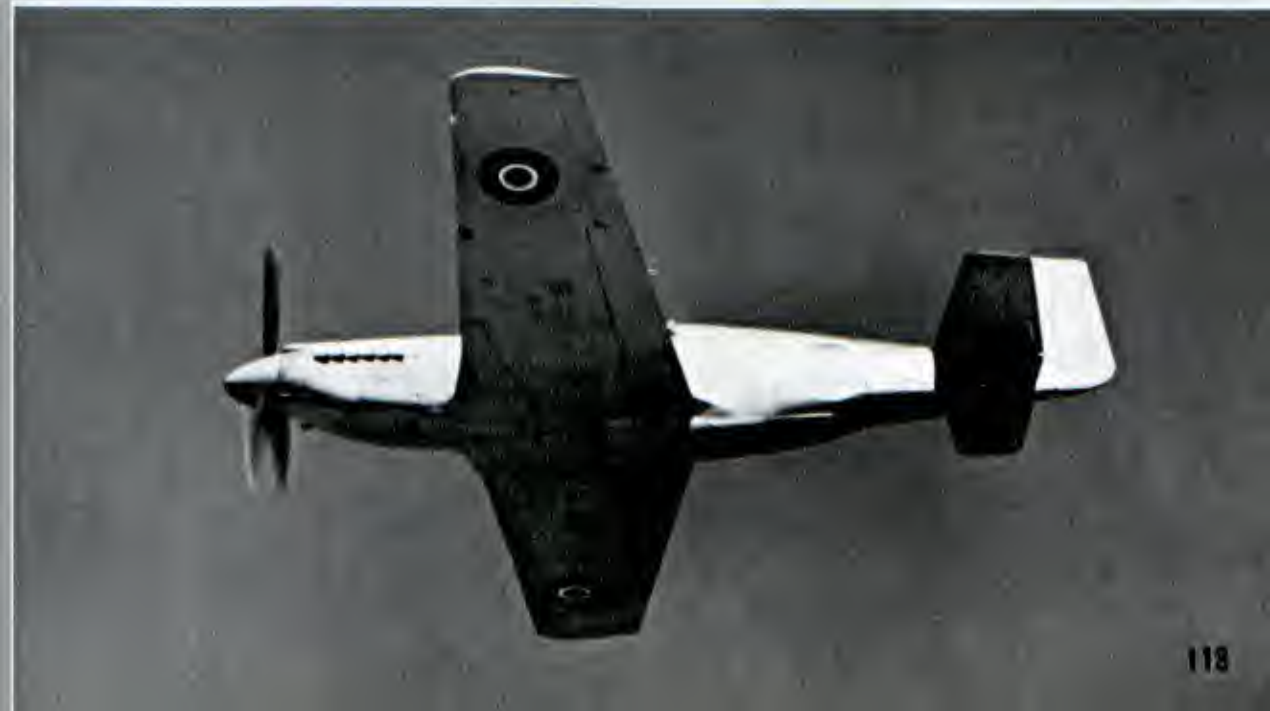
「上・下」これもビルマ方面の第1航空コマンド大隊所属のP-51A。グライダーによるイギリス陸軍歩兵部隊の空輸作戦に参加したときのもので，砂じんをあげて離陸するB-25爆撃機を護衛して飛ぶP-51Aの編隊。P-51Aでは、武装は主翼に12.7mm 4挺に減らされ，1,200hpのV-1710-81エンジンに換装されて、XP-51やP-51の弱点であった高々度性能が改善された。

〔上〕これもP-51Aの1機。P-51Aでは、主翼の機銃は12.7mm4挺となったが、主翼下にはA-36Aと同じように爆弾架を装備しており,250-ℓb,325-ℓbまたは500-ℓb爆弾2発か150USガロンタンク2個を懸吊することができた。ムスタングのA型までの外形上の特徴は、機首の上部に付けられているキャブレターの空気取入口で、パッカード・マーリンV-1650-3(1,300hp)エンジンに換装したB型以降では、これが機首下方に移されて、すっきりした外形の機首に変ることになる。〔下〕米陸軍空軍がP-51につづいて発注したのは戦闘攻撃型のA-36Aであった。1942年春に500機の生産を発注,同年9月ごろから受領して翌43年にはシシリーやイタリア方面で、米陸軍空軍のムスタングとして最初に実戦に参加している。写真の機体は12空軍に派遣されたそのA-36Aの1機で,爆撃出動98回、地上掃射出動42回、偵察出動10回,計150回の出撃を記録した第86戦闘爆撃大隊（86th　FBG)第527戦闘爆撃中隊(527th　FBS）所属機（シリアル42-84067）である。

〔上〕これも第12空軍さん下の部隊に配備されたA-36Aで、イタリアのベスビウス山頂を背景に飛行中。A-36Aは、アリソンV-1710-87エンジン（1,325hp／3,000ft）を積み、主翼に12.7mm機関砲6挺を装備したほか主翼下に500-lb爆弾2発まで懸吊できる爆弾架を付けたもので、最大全備重量は4,853kg、最大速度はやや低下してクリーン状態で573km／hr（高度1,524m）、500-lb爆弾2発を積むと498km／hr。航続距離と実用上昇限度は885kmと7,650mという性能であった。

〔下〕イギリス空軍が第一次発注分320機につづいて300機を追加発注、計620機を購入したムスタングI。

英空軍向けのムスタングIは、1941年5月1日に生産型の1号機が初飛行したが、この1号機（ＡＧ345）は社内飛行テストのためにノースアメリカン社に残され、英空軍が受領したのは生産型の2号機（ＡＧ346）からであった。英国に運ばれたムスタングIは、積載しているアリソン・エンジンの特性上、高々度性能は難があったが、中・高度では速度、運動性ともにこれまでのアメリカ製戦闘機をはかるかにしのぐ高性能を実証した。英空軍が最初のムスタングIであるＡＧ346を受領したのは1941年11月。翌42年4月には、第2スコードロンに装備されて初出撃した。

このページと
ページは、いず
も飛行テスト中
ムスタングI。
と左の写真の機
は、生産1号機
ＡＧ345で、イギ
ス空軍の塗装に
てあるが、ノー
アメリカン社の
行テスト用機と
て残された。同
は胴体の12.7mm
銃は装備してい
い。胴体のプロ
ラ径内から発射
る12.7mm機関砲
挺と主翼の12.7
2挺、7.7mm4挺
合計8挺の重武
は、イギリス空
からの要望であ
た。

未発表海軍機写真集

ZERO FIGHTERS BASED AT RABAUL

Tactically, Rabaul was the central base of the Japanese advance into the Southern Pacific. A number of Zero fighter units were stationed there, one after another, to and to the gallantness of the beginning period of the Pacific War. Zero units stationed there included: No.3 NAC (later 202 NAC), Taiwan Kokutai (later 251 NAC), No.22 Kosen, No.4 NAC, No.6 NAC, No.2 NAC and many other carrier units. Here are introduced some of their activities, in and around 1942. Top and bottom are Model 22 (A6M3) under repair.

ラバウルの零戦

ラバウルは，太平洋戦争中の南太平洋の要衝。緒戦の快進撃で攻略して，陸攻部隊とともに，3空（のちの202空），台南空（のちの251空），22航戦司令部付戦闘機隊，4空，6空（のちの204空），2空などのほかに空母部隊の数多くの零戦部隊が進出して，南太平洋の空を暴れまわった。ここに紹介するのはその一部で，昭和17年ごろの撮影である。写真上と下は整備中の零戦22型（A6M3）。

(Top) — The most eye-filling angle feature of Zero. The Model 21 (A6M2), with a drop tank under the fuselage, starts racing the engine. The pilot is ready to step out, bringing what it seems to be a flight plan with him. (Bottom) — A Model 32 (A5M3) gets started.

上は発進準備中の零戦21型（Ａ６Ｍ２）。胴体下に増槽を吊して，エンジンを始動している先頭の１機。零戦はこの角度からの姿が最もすばらしい。飛行計画書と思われる書類を手に愛機に向うパイロット。航空隊のピストの模様がよくわかるシーンである。写真下は，発進する零戦32型（Ａ５Ｍ３）。

(Top) — Astute and intrepid Model 52 (A6M5) Zero fighters, flying in formation, are silhouetted against the sky of the South Pacific. (Bottom) — "What is the next target of this Model 32 Zero (A6M3), now leaving the Rabaul base?" Waiting for her turn on the groun is the GEKKO (JINI Irving) or her predecessor, Type 2 Ground-based Recon. Plane (J1N1-C).

写真上は南の空で編隊を組む零戦52型（ＡＧＭ５）。尾翼の記号が消されているので、所属部隊は不明であるが、いかにも俊敏そうでかつ精かんな零戦のシルエット。写真下はラバウルを発進する零戦32型(ＡＧＭ３)。地上に待機しているのは夜間戦闘機の月光かまたはその前身である２式陸上偵察機と思われる。

装備機でたどる 米第5空軍戦史④

P-51 ムスタング部隊

↑↓ P-51D of 39th FS. 35th FG.(Photo, Henry Chick)

〔左上・左下〕第35戦闘大隊（35th FG）第39戦闘中隊（39th FS）所属のP-51D-20-NA（シリアル44-84098）。第35戦闘大隊の3個戦闘中隊がP-47サンダーボルトからP-51Dムスタングに機種改変したのは終戦の年の1945年3月のことで、この新鋭機をもってフィリピンから沖縄、九州と日本の本土をめざして攻めのぼることになる。写真は1945年6月、沖縄で撮影したもの。各機とも胴体と主翼に戦場標識である黒いバンドを巻いていた。

〔上〕左上・下と同じく第35戦闘大隊の第41戦闘中隊（41st FS）所属のP-51D，M.R.ビーマー少佐の乗機で、1945年6月ごろの撮影。

〔下〕第348戦闘大隊（348th FG）第340戦闘中隊（340th FS）所属のP-51D。第348戦闘大隊は、さん下に4個戦闘中隊を持ち、その各中隊がP-47からP-51Dに機種改変したのは、第35戦闘大隊よりも早く、1945年1月であった。写真の機体は第340中隊の6号機で、スピナはスコードロン・カラーである黄で塗っている。

↑ P-51D of 41st Squadron's Major M. R. Beamer. (Photo: Capt. P.J. Giguere)

↓ P-51D of 348th FG. (Photo: Robert J. McNulty)

F-6D写真偵察部隊

↑↓ F-6D&K of 82nd TRS.(Photo; John E. Jacoby)

「上・下」第71戦術偵察大隊（71st TRG）第82戦術偵察中隊（82nd TRS）所属のF-6DとK。第5空軍のれい下に入った戦術偵察大隊には、第6と第71両大隊があるが、第71大隊は1943年11月から実戦に出動。さん下の第82と第110両偵察中隊は、当初P-39QからP-40Nを装備、1944年11月にムスタングの写真偵察型であるF-6DとF-6Kに機種改変している。戦場標識の黒バンドを付け、スピナと垂直尾翼先端は、スコードロン・カラーの黄。

Boeing B-307

(上)ボーイングB.307ストラトライナー。モデル307は、B-
C爆撃機の輸送機型。主翼、エンジン・ナセル、尾翼はB-17C
共通であるが、胴体は太くずんぐりしたものに改設計され、
時のエアライナーとしてはかなり高い高度である14,000ft
,267m)を巡航するために、キャビンは気密室となっていた。
ンナムに4機、TWAに5機、ハワード・ヒューズ向けに1
の計10機が造られている。パンナム向けの機体はPAA-307
たはS-307と呼ばれ、原型1号機は1938年12月31日に初飛行
たが、テスト飛行中に事故で失なわれ、装備されたのは"フ
イング・クラウド"、"コメット"、"レインボー"のニックネ
ムが付けられた3機である。1940年からマイアミ、フロリダを
地に、ラテンアメリカ路線に使われている。写真の機体は3
機で、1番機の原型にくらべると、垂直尾翼面積をふやして、
ヒレを付けるなど改造されている。(下)ロッキードL-18ロ
ドスター。パンナムの子会社パシフィック・アラスカ・エア
ェイズが、1941年3月からシアトル、ジュノー、ホワイトホ
ス、フェアバンクス間に飛ばしたロードスター。
[B.307データ]エンジン;ライトGR-1820(離昇1,100hp)×
4、全幅32.69m、全長22.65m、全高6.33m、翼面積139m²、
自重13,748kg、全備重量19,050kg、巡航速度321km/h、航続
距離3,846km、乗客33人。

[L-18データ]エンジン;ライトGR1820-G107(離昇900hp)
×2、全幅20.12m、全長15.24m、全備重量8,391kg、巡航速
度368km/h、航続距離2,896km、乗客17人。

エアラインの翼

Pan Am's Planes

パン・アメリカン航空 ⑩

Lockheed Lodestar

ジェット軍用機の先輩たち

イギリス篇 ②

(77ページ記事参照)

デハビランドD.H.108
De Havilland D.H.108

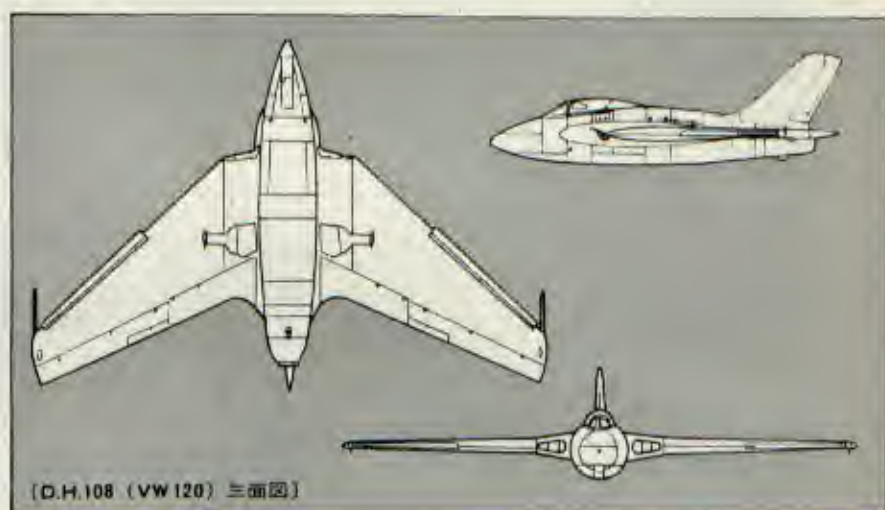
デハビランドD.H.108は、後退翼ジェット機の操縦性および安定性をテストするために造られた研究機。バンパイアの胴体に新設計の全木製の主翼を付けたもので、3機が製作され、その3号機はイギリスで初めて音速を超えた記念すべき飛行機である。しかし3機とも事故で失なわれ、パイロットは殉職した。

D.H.108が、E.18／45の空軍仕様で設計が始められたのは、バンパイア戦闘機（D.H.100）の先行量産型が完成しはじめた1945年10月であった。バンパイアにつづくD.H.110（シービクセン）戦闘機開発のデータを得ることのほかに、デハビランド社としては、ジェット旅客機のD.H.106コメート開発の基礎資料を得ることも狙いのひとつであった。

双ブーム双尾翼のバンパイアの胴体に新設計の垂直尾翼と後退角43度の主翼を付けたD.H.108の1号機（TG283）が完成したのは1946年春で、5月15日にサフォーク州ウードブリッジで30分間の初飛行をした。主翼はバンパイアのものより面積が15%大きく、翼幅は11.89m。前縁にオープン・スロット付きで、後縁内翼にフラップ、外翼にはエレベータとエルロンを兼ねるエレボンが付いていた。前ページとこのページはその1号機TG283で、1946年10月の撮影。

1号機のTG283は、ウードブリッジやハットフィールドで後退翼の空力特性を調べる飛行テストを終えたのち、1948年10月にファーンボロに運ばれてテストを続行されることになったが、ストール・テスト中に墜落してパイロットは死亡した。写真で両翼端に付けられている円筒状のものはアンチ・スピン用シュートのコンテナである。

1号機のTG283は、後退翼の操縦性を研究するために造られた亜音速機であったが、つづいて造られた2号機のTG306は、同翼の高速特性を調べる超音速機であった。動力は1号機のゴブリン2（推力3,000-lb）に代えてゴブリン3（推力3,300-lb）を積み、後退角は45度にふやし、前縁スロットは引込式の自動式に改められた。1946年6月にハットフィールドで初飛行、まもなく時速616マイル（991km/h）の高速を出したが、同年9月27日、ダイブ中に空中分解して失なわれた。2号機の経験を生かして造られた3号機のVW120も、やはり高速特性の研究機で、エンジンはゴブリン4（推力3,750-lb）を積み、操縦席を低くして、風防を再設計、機首先端を尖ったものにするなど改造している。3号機は1947年7月24日にハットフィールドで初飛行した

〔D.H.108データ〕全幅11.89m、全長7.87m（1号機）；7.47m（2号機）；8.16m、翼面積30.47m²、全備重量3,992kg（1号機）；4,064kg（2号機）、最大速度450km/h（1号機）；1,029km/h（2号機）。

3号機のVW120は、1948年9月9日、酸素を積んで40,000ft（12,192m）まで上昇、30,000mまでダイブするあいだにマッハ1を記録、イギリスの飛行機として初めて音速を超えた。

〔D.H.108（VW120）三面図〕

このページと前ページの4枚はいずれも3号機のVW120で、1947年8月に撮影したもの。3号機ものちにファーンボロに移されてテストがつづけられたが、1950年2月15日、バッキングガムシャー州のビギンヒル近くに墜落して、パイロットは殉職した。